Рекомендуемая цена: 549 р.

СОБЕРИТЕ ВАЗ-2101 «Жигули»

ВСЯ ИСТОРИЯ САМОЙ ЛЮБИМОЙ СОВЕТСКОЙ МАШИНЫ

СБОРКА МОДЕЛИ

№ 106

ВНЕДОРОЖНИК: ПУТЬ НА КОНВЕЙЕР

МЕТАЛЛИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2618-7248

00106

9 772618 724302

hachette

16+ КОЛЛЕКЦИЯ ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

КУПИТЕ ВСЕ ВЫПУСКИ И СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ВАЗ-2101

Соберите ВАЗ-2101 «Жигули» 16+
Выпуск 106, 2020

РОССИЯ
Учредитель: ООО «Бауэр Медиа»
Главный редактор: Фрид Мария Александровна
Адрес учредителя, редакции:
105094, город Москва, улица Золотая, дом 11
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя:
127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2
Адрес для писем: 127220,
Москва, а/я 40
Отдел обслуживания клиентов:
8 – 800 – 200 – 72 – 12
По техническим вопросам обращайтесь по адресу:
info@hachette-kollektsia.ru
Федеральная служба по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций
Свидетельство ПИ № ФС 77 – 70621 от 03.08.2017 г.
Распространение: ООО «ТДС»
E-mail: tds@bauermedia.ru

БЕЛАРУСЬ
Импортер в Беларусь: ООО «Росчерк»,
г. Минск, ул. Сурганова, 57 Б, офис 123.
Тел.+ 375-17-331-94-27 (41).

КАЗАХСТАН
Распространение: ТОО «КазПресс»
Республика Казахстан, г. Алматы
Тел.: (+7 727) 250-21-64

УКРАИНА
Учредитель и издатель:
ООО «Ашетт Коллексьон Україна»
Юридический адрес:
ул. Шелковичная, д. 42-44, оф. 15 В
г. Киев, 01601
Распространение:
ООО «Эдипресс Украина»
ул. Димитрова, 5, корп. 10а,
г. Киев, 03680
тел.: (+380 44) 498-98-83

Отпечатано в типографии:
LSC COMMUNICATIONS
Ul. Bema 2 C
27200 Starachowice
POLAND

Тираж: 5 900 экз.
Цена: 549 р.

Издатель оставляет за собой право увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Редакция оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание.
Периодическое издание.

В каждом номере журнала часть модели и инструкция по сборке. Не продавать отдельно. Коллекция для взрослых. Содержит мелкие детали. Режущие края. Модель для сборки. Продукт предназначен для конструкторов-моделистов, не является игрушкой. Фотографии не служат для точного описания товара.

© 2020 Hachette Collections, France
© 2020 Ашет Коллекция
© 2020 Ашетт Коллексьон Україна

Воспроизведение материалов в любом виде, полностью или частями, запрещено.
Все права защищены.

Подписано в печать: 14.08.2020.
Дата выхода в свет: 29.10.2020.

Фотографии и иллюстрации:
6 © Atorero/Wikimedia Commons; 7 (вверху) © Александр Попрыгин/Wikimedia Commons, (в середине, внизу) © Никитин Николай/Фотохроника ТАСС; 8 (вверху) © Homoatrox/Wikimedia Commons, (внизу) © sergfokin/Wikimedia Commons; 9 © Michael H./Wikimedia Commons; 10 (вверху) © akg-images, (внизу) © EurovisionNim/Wikimedia Commons; 11 (вверху слева) © Lothar Spurzem/Wikimedia Commons, (вверху справа) © Диего Дельсо/Wikimedia Commons, (внизу) © DeFacto/Wikimedia Commons.

ВАЗ-2101 «Жигули»

СБОРКА МОДЕЛИ 3

Обивка правой передней двери

«ЖИГУЛИ»: КУЛЬТОВАЯ МАРКА 6

Внедорожник: путь на конвейер

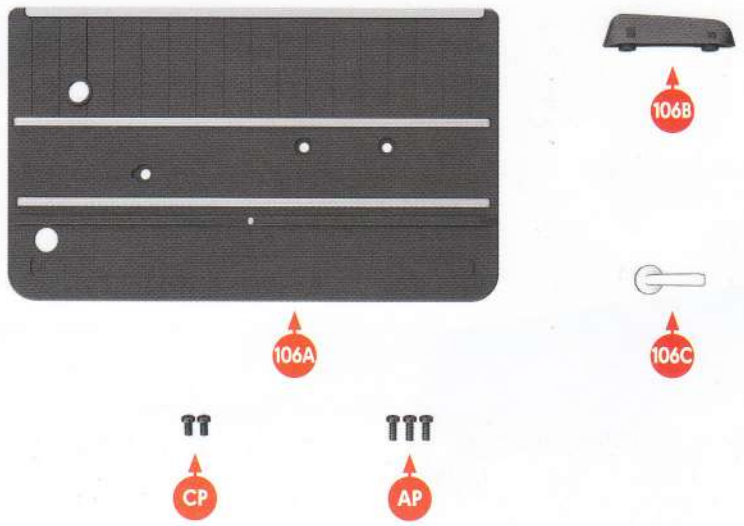
МИРОВАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ 9

БМВ: от авиации до автомобиля

Узнайте больше о коллекции на сайте:
www.vaz2101-collection.ru

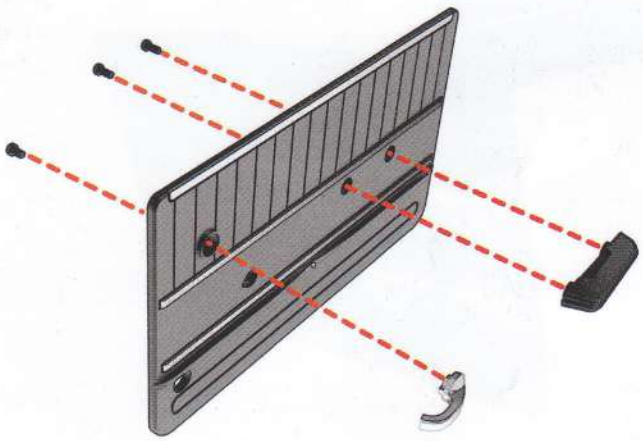
Обивка правой передней двери

Установите детали, полученные с этим номером, на обивку правой передней двери вашей модели ВАЗ-2101.



- 106A Обивка правой передней двери
- 106B Подлокотник
- 106C Внутренняя ручка двери
- AP Винт М1,7 × 4,0 мм (3 шт.)
- CP Винт М1,7 × 3,0 мм (2 шт.)

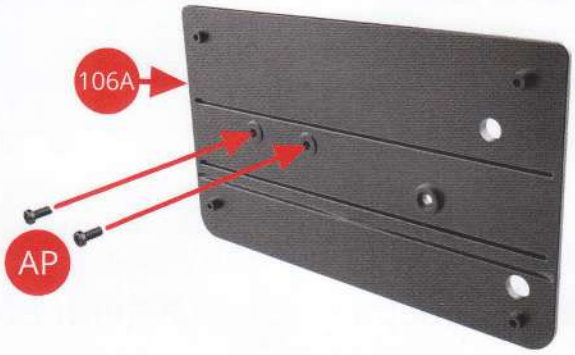
Схема сборки



1

Установите подлокотник 106B на обивку правой передней двери 106A.

2

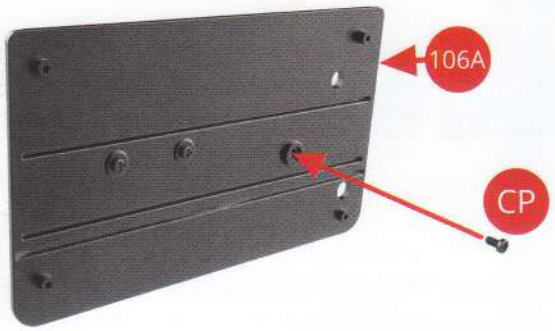


Закрепите двумя винтами AP подлокотник 106B на обивке правой передней двери 106A.

3

Установите внутреннюю ручку двери 106C на обивку правой передней двери 106A.

4



Закрепите внутреннюю ручку двери 106C с обратной стороны обивки правой передней двери 106A винтом CP.

Виды узла после сборки

Отложите оставшиеся детали и винты для последующих этапов сборки.

Внедорожник: путь на конвейер

К первым работам по созданию нового внедорожника на ВАЗе приступили в начале 1980-х годов. С учетом стандартных для советского автопрома 10 лет, уходивших на разработку и освоение новой модели, его серийный выпуск следовало ждать где-то в начале 1990-х годов. Но увы, перестройка, развал страны и экономики отодвинули эту дату еще на десятилетие.

27 января 1995 года, в соответствии с решением комитета совета директоров по стратегическому развитию, был подписан приказ президента и генерального директора АО «АвтоВАЗ» «О разработке проекта и постановке на производство семейства автомобилей ВАЗ-2123» с конца 1998 года. Планировалось ко II кварталу 2000 года выпустить не менее 90 тыс. автомобилей в год.

От серии к серии

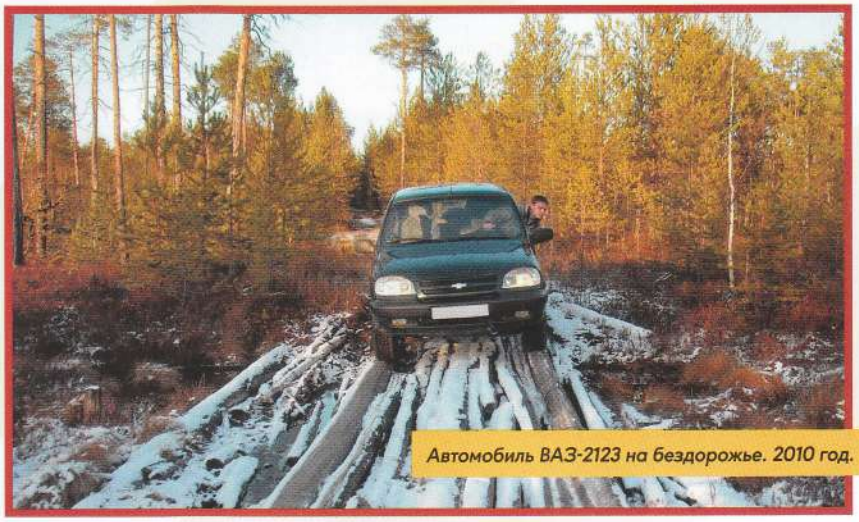
29 декабря (по другим данным – 30 декабря) 1995 года в экспериментальном производстве НТЦ АвтоВАЗа был изготовлен первый полноценный прототип ВАЗ-2123. Этот прототип, которому присвоили обозначение ПТ-111, получил карбюраторный двигатель ВАЗ-21213. Всего было собрано 13 прототипов 100-й серии (т. е. первой), подвергшихся различным испытаниям, включая ходовые в южных районах страны и горные.

Прототипы 100-й серии в основном отличались от последующих подвеской. Передняя подвеска – «макферсон», задняя же была оставлена обычная «нивовская», но с небольшими доработками. Кроме того, на этих машинах устанавливалось

Автомобиль «Шевроле Нива» ВАЗ-2123. Современная фотография.

Заокеанская помощь

Мелкосерийная сборка ВАЗ-2123 началась в 1999 году. Но последствия кризиса 1998 года не позволяли заводу запустить модель в массовое производство. В 2002 году для серийного производства модели совместно с американской компанией «Дженерал Моторс» было создано предприятие GM-АвтоВАЗ. При этом совместному предприятию были переданы лицензия на модель ВАЗ-2123 и права на бренд «Нива» (Niva).



Автомобиль ВАЗ-2123 на бездорожье. 2010 год.

реечное рулевое управление, дверь задка открывалась в правую сторону, а фары головного света и наружные зеркала были заимствованы от предсерийного ВАЗ-2110.

По результатам испытаний 100-й серии прототипов была изготовлена серия 100а, предназначенная для отработки варианта старой «нивовской» подвески, вместо подвески «макферсон». На одном из образцов серии 100а была установлена задняя подвеска «Судзуки Витара» с треугольным верхним рычагом. Это был один из вариантов улучшения характеристик задней подвески, правда, в серии ограничились вертикальными амортизаторами, как самым дешевым вариантом. Всего изготовили три прототипа серии 100а, один из которых был переделан из образца ПТ-111.

Первый образец следующей 200-й серии прототипов был готов в декабре 1997 года. Всего в рамках этой серии собрали 17 экземпляров. Внешне они были уже почти идентичны будущему серийному образцу, разве что головные фары, как и на серии 100, были заимствованы от ВАЗ-2110. На этих прототипах применялась двухрычажная подвеска от ВАЗ-21213. Гидроусилитель рулевого

Слесари-сборщики ВАЗ-2110 (слева направо): Ю. Новинский, бригадир С. Козырев, С. Шишкин, В. Цобкало. 1996 год.

Новая трехдверная «Нива» ВАЗ-21213. 1996 год.

управления, предусмотренный на образцах первой серии, был заменен на электроусилитель, поменялась облицовка радиатора. Рулевой механизм использовался типа ВАЗ-21213, но трехопорный и с другим передаточным числом. Кроме того, если на 100-й серии устанавливались двигатели с впрыском GM, то на 200-й серии стояло оборудование «Бош» (Bosch). Также в рамках 200-й серии была проведена макетная установка (испытания не проводились) 2-литрового двигателя. Стоит отметить, что в рамках 200-й серии, были изготовлены два выставочных образца с измененными головными фарами. Один из них демонстрировался в августе 1998 года на Московском международном автосалоне в Экспоцентре на Красной Пресне и произвел очень хорошее впечатление на публику. Именно такие образцы и были запущены в опытно-промышленное производство.

Машина милиции в Минске ВАЗ-2123. 2015 г.

Серия все ближе

В феврале 1999 года началась сборка прототипов 300-й серии, всего их изготовили 15 экземпляров, и все – с электроусилителем рулевого управления. На этих прототипах испытывался двигатель ВАЗ-21233. Четыре образца были укомплектованы двухлитровым двигателем. На автомобилях 300-й серии появились сцепление диаметром 215 мм и вентилируемые передние тормоза (для комплектации с 2-литровым двигателем). Колеса использовались размерностью 15 дюймов. 300-я серия прототипов послужила своего рода испытательным полигоном для совместной отработки АБС с компанией Bosch – для предварительных калибровок в Германию был отправлен один образец автомобиля. Впрочем, на тот момент эта работа еще не получила продолжения.

Опытные образцы 400-й серии не выпускались. В ОПП в 1999 году была организована сборка так называемой «товарной» партии – первый «товарный» кузов сварили 3 июля. При этом первые 50 автомобилей оснастили карбюраторными двигателями. Товарные образцы, направленные на испытания, обозначались как 500-я серия. Из-за того что подготовка производства некоторых деталей и узлов задерживалась, многое делалось по упрощенной, или обходной, технологии: полуоси, передняя подвеска и прочее. Салоны также собирали в упрощенном варианте – передние панели были новыми, но сохранялось полутросиковое управление климатом и устанавливался стандартный руль от «десятки».

За период с 1999 по 2001 год было собрано примерно 1000 автомобилей ВАЗ-2123. Часть из них распределили по заводам, производящим комплектующие изделия, а часть направили в свободную продажу.

Автомобиль ВАЗ-2123 на городской улице. Современная фотография.

БМВ: от авиации до автомобиля

Компания БМВ, или BMW, – «Баварские моторные заводы» (BMW AG, или Bayerische Motoren Werke AG) – всемирно известный немецкий производитель автомобилей, мотоциклов, двигателей и велосипедов. Любопытно, что изначально компания вообще не планировала выпуск автомобилей.

Компания BMW была создана в начале XX века как моторостроительная. Причем выпускать планировалось исключительно авиационные двигатели.

Становление фирмы

Основателями компании были Карл Рапп и Густав Отто (сын изобретателя ДВС). В 1913 году Карл Рапп со своим партнером Юлиусом Ауспитцером выкупили компанию «Флюгверк Дойчланд» (Flugwerk Deutschland) и организовали свою авиамоторную компанию «Карл Рапп Моторенверке ГМБХ» (Karl Rapp Motorenwerke GmbH). В 1917 году после объединения с авиационной фирмой «Флюгмашиненфабрик» (Flugmaschinenfabrik) Густава Отто образовалась компания «Байерише Флюгцойгверке» (Bayerische Flugzeugwerke).

Главным конструктором фирмы стал Макс Фриц, который до этого работал на заводе «Даймлер». При Фрице на свет появился авиационный мотор BMW IIIa, успешно прошедший в 1917 году стендовые испытания. После испытаний самолет с этим двигателем установил мировой рекорд, поднявшись на высоту 9760 м.

В 1918 году компания была переименована в Bayerische Motoren Werke AG.

После Первой мировой войны компания BMW

Автомобиль БМВ 1500. 2009 год.

находилась в ситуации жесточайшего кризиса, фактически на грани банкротства: согласно Версальскому договору, производство авиационных двигателей было Германии запрещено. Однако предприимчивые Карл Рапп и Густав Отто вышли из сложившегося положения, приняв решение перепрофилировать завод на производство сначала моторов для мотоциклов, а через некоторое время – и самих мотоциклов. В 1923 году с конвейера сходит первый мотоцикл BMW R32, который завоевывает признание публики на мотосалоне в Париже.

В 1928 году BMW приобретает автомобильный завод в Айзенахе (Тюрингия), а с ним – и лицензию у британской фирмы «Остин Мотор Компани» (Austin Motor Company) на производство небольшого автомобиля под названием «Дикси» (Dixi).

К середине 1930 годов компания разрослась до невиданных ранее размеров и стала представлять собой самый большой в Европе промышленный концерн, заводы BMW в Баварии превратились в крупный промышленный конгломерат.

Гран-при Германии по мотогонкам 1926 года. Победитель Йозеф Стельцер (Мюнхен) на мотоцикле BMW. 1926 год.

Вторая мировая война

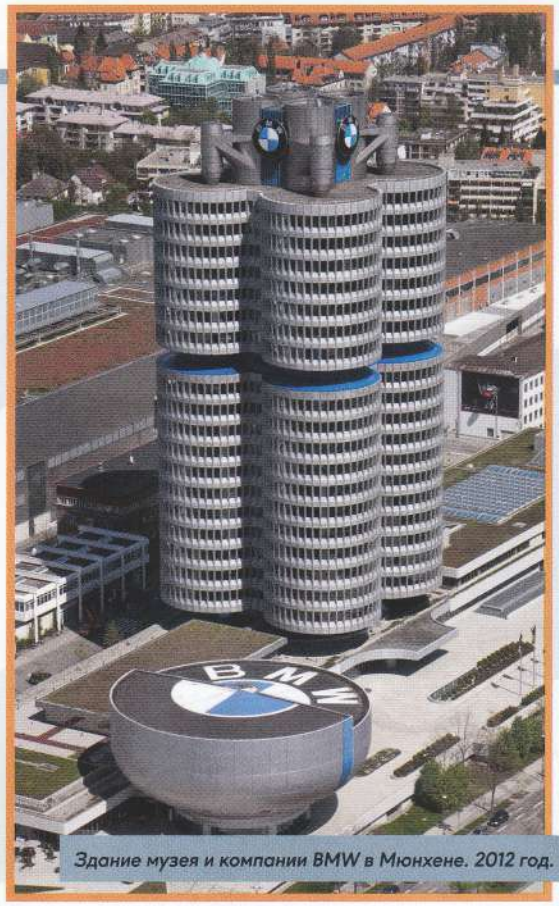
Во время Второй мировой войны компания существенно диверсифицировала свою деятельность, включив вдобавок к моторо- и машиностроению (которые интенсифицировались за счет наращивания производственных мощностей и привлечения бесплатных трудовых ресурсов в виде иностранных рабочих и военнопленных) такие сферы деятельности, как ракетная техника и ракетное вооружение, управляемое оружие и другие высокотехнологические, передовые на тот момент направления работы. На базе приобретенных предприятий в дополнение к уже имеющимся двигателестроительным заводам были созданы фабрика авиационных и ракетных двигателей (Flugzeugturbinenfabrik) и подразделение ракетной техники и ракетного вооружения (BMW-Raketenabteilung) с исследовательским центром в Зюльсдорфе и производством в Шпандау.

Автомобильное производство после начала войны было приостановлено, а приоритетом компании вновь стали авиационные двигатели, в том числе и реактивные.

В апреле 1945 года Красная армия заняла Бранденбургский промышленный район и все расположенные там предприятия BMW. Один из заводов, находившихся в западной зоне оккупации, был демонтирован и вывезен в Великобританию. Ряд предприятий был разрушен в результате бомбардировок. Кроме того, о производстве авиамоторов можно было забыть – эта деятельность была запрещена на три года.

Автомобиль BMW M235i (F22). 2018 год.

Автомобиль BMW-328 на ретровыставке в Германии. 2007 год.



Здание музея и компании BMW в Мюнхене. 2012 год.

Путь к триумфу

Акционеры BMW сконцентрировали свои основные силы вокруг оставшихся почти нетронутыми заводов в Мюнхене. Фирму удалось спасти за счет выпуска хозтоваров и велосипедов, что изменило решение американцев о сносе завода. Впоследствии было получено разрешение на производство легких мотоциклов. В 1948 году мотоцикл R24 стал первым послевоенным изделием BMW. Как и его довоенный предшественник, R24 комплектовался фирменной карданной передачей BMW, окрашивался в черный цвет и имел белую обивку коляски. К 1951 году BMW производила более 18 тыс. этих мотоциклов в год, что приносило прибыль и обеспечивало разработку новой модели – R51 – уже с двухцилиндровым оппозитным двигателем.

Свой первый автомобиль после войны компания выпустила только в 1952 году – им стал BMW 501. В 1955 стартовало производство мотоциклов R50 и R51, которые стали прототипами нового поколения мотоциклов с подрессоренной ходовой частью, а также появилась трехколесная малолитражка «Изетта» – что-то среднее между мотоциклом и автомобилем. В 1961 году компания выпустила модель BMW 1500, которую представили во Франкфурте. Компания сделала отличное авто, в которое влюбились многие автомобилисты.

Рассказать о всех моделях BMW, равно как и обо всех поворотах в истории компании, в рамках небольшой статьи невозможно. На сегодняшний день компания BMW, которая начинала свое восхождение с небольшого авиамоторного предприятия, успешно занимается производством собственной продукции на пяти заводах в Германии и 22-х дочерних предприятиях, расположенных по всему миру.

Эмблема фирмы

Эмблема BMW – пропеллер самолета, который вращается на фоне голубого неба, – свидетельствует об авиамоторном прошлом фирмы. К тому же голубой и белый – цвета герба Баварии. Стоит отметить, что за все годы существования фирмы ее эмблема практически не менялась.

Эмблема BMW на автомобиле BMW Dixi 1931 года выпуска. 2006 год.

В НОМЕРЕ 107

- СБОРКА ВНУТРЕННЕЙ ПАНЕЛИ ПРАВОЙ ПЕРЕДНЕЙ ДВЕРИ
- «КРУПП-ПРОТЦЕ»

ДЕТАЛИ НОМЕРА:

- ВНУТРЕННЯЯ ПАНЕЛЬ ПРАВОЙ ПЕРЕДНЕЙ ДВЕРИ
- РУЧКА СТЕКЛОПОДЪЕМНИКА
- ШЕСТЕРЕНКА
- ВИНТЫ

ООО «Ашет Коллекция». Юридический адрес: 127015, г. Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2. © 2020 Ашет Коллекция. © 2020 Hachette Collections. Коллекция предназначена для взрослых. Модель для сборки. Фотографии не служат для точного описания товара. ИЗГОТОВЛЕНО ПО ЛИЦЕНЗИИ АО «АВТОВАЗ».

В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ!